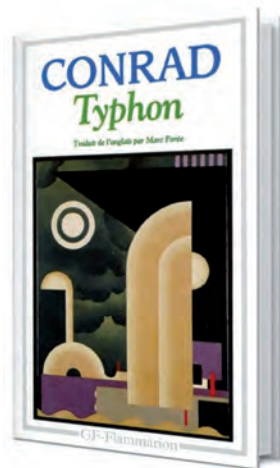




## Typhon

David Toullalan

Pilote Maritime - Station de la Seine, Rouen, Caen, Dieppe



*Typhon est le récit d'un homme ordinaire, le commandant Mac Whirr, face aux responsabilités de ses fonctions de capitaine de navire et au déchainement de la nature. Il est pris au piège d'un typhon, avec son vapeur Nan-shan, son équipage, ses marchandises et surtout ses deux cents passagers : des coolies tenants chacun ses économies accumulées durant sept années d'expatriation. Une expédition maritime qui devient explosive dans des conditions de navigation apocalyptique...*

« Ne pas juger, ne pas déplorer,  
ne pas s'indigner, seulement comprendre. »  
Baruch Spinoza

*Fallait-il garder le cap dans cette « nuit d'un autre monde<sup>1</sup> » ?*

Cette question posée à l'issue de la lecture de ce roman magistral de Joseph Conrad peut sembler décalée, tant l'aventure maritime et humaine « à l'évidente disposition métaphysique<sup>2</sup> » qui y est narrée, se suffit à elle-même. Cependant, bien que le récit relève de la fiction, cette interrogation reste fondamentale pour un marin.

1. Typhon, J. Conrad Édition Flammarion, p.60

2. Idem, Préface Marc Porée, p.23. La citation complète est « Conrad en profite pour creuser l'arrière-plan de sa nuit d'encre, en l'ouvrant sur un double fond aux évidentes dispositions métaphysiques » faisant référence à l'extrait (Typhon, p.60) : « L'obscurité lointaine, à l'avant du bateau, semblait d'une nuit d'un autre monde, aperçue à travers la nuit de la terre, - la nuit sans étoile des espaces infinis au-delà de l'univers créé, révélée dans son effroyable immobilité par une brèche ouverte dans la sphère étincelante dont la terre est le noyau ».

On peut alors, s'exercer à étayer les données qui ont conduit le commandant Mac Whirr à prendre la décision de ne pas changer sa route de départ malgré le déchaînement annoncé des éléments. Des questions de ce type sont souvent au cœur de nos métiers de navigant maritime. Chaque marin sait, combien il est nécessaire d'évaluer, d'identifier chaque élément qui va mener à la prise de décision finale. Le doute ne signifie pas l'inaction mais la vérification et le recoupement des informations qui vont motiver l'action. Il faut douter de tout, pour prévoir l'imprévisible.

Il ne s'agit pas de faire le procès du commandant du *Nan-shan* face à sa prise de risque considérable, encore moins de réduire Joseph Conrad à sa fonction de capitaine au long cours, lui qui détestait être qualifié de romancier de la mer, mais de mesurer et peut-être comprendre la valeur de cet entêtement d'un point de vue de navigant.

### *Une expérience personnelle qui fait écho...*

Je dois admettre avoir, sans doute, une sensibilité particulière à cette question, suite à une expérience vécue en tant que jeune lieutenant sur un porte-conteneurs. Alors en mer de Chine, nous fûmes avertis, à grand renfort d'AVURNAV, Fac-Similé<sup>3</sup>, et Navtex<sup>4</sup>, de la présence d'un typhon sur notre route. Aucun doute n'était possible d'autant que la forte houle générée se faisait déjà ressentir. La seule inconnue d'importance restait la trajectoire du déplacement du typhon que nous suivions très attentivement dans le but de rester dans le demi-cercle maniable<sup>5</sup>. Puis, vint le moment, en fonction des données météorologiques collectées, ou il fallut changer de route... les choses se passèrent autrement. Notre commandant, pour satisfaire les demandes de notre agence taïwanaise, crut bon d'accéder aux injonctions de l'agent, en ralliant Taipei au plus vite pour des raisons commerciales.

En toute connaissance de cause, nous sommes alors passés dans le demi-cercle dangereux du typhon. Ce qui a eu pour conséquence d'arracher des conteneurs et de causer des dommages au navire, coûtant probablement plus cher à l'armateur qu'un retard à l'accostage, sans compter la prise de risque humaine injustifiable.

Outre l'humilité que l'on doit garder en toutes circonstances face aux éléments naturels même sur un porte-conteneurs de 250 mètres de long, j'ai

3. Réception de carte météo graphique

4. Système international à impression directe des avertissements de navigation, des bulletins et avis météorologiques.

5. Nous reviendrons plus loin sur cette très ancienne manœuvre d'évitement des cyclones.



appris de cette expérience, les conséquences qu'impliquait en mer, la prise d'une telle décision. Mais la valeur d'une décision ne peut s'estimer qu'à partir des éléments produits dans le contexte de l'époque et de la situation donnée. C'est pourquoi je vous propose de revenir sur les éléments factuels et supposés qu'avait le commandant Mac Whirr à disposition pour prendre sa décision de garder le cap.

## *Le typhon : un phénomène bien connu des marins avant 1890*

L'année n'est pas mentionnée dans le roman, mais on peut cependant considérer que les faits se soient déroulés dans les années 1890, inspirés des navigations de Joseph Conrad en Asie sur le *Vidar* puis l'*Otago*. En effet, le roman est paru en 1903.

Le typhon est un cyclone tropical qui prend forme en Asie de l'Est. L'un des premiers à étudier le phénomène est le capitaine de marine anglaise Henry Piddington (1797-1858)<sup>6</sup> puis le capitaine français Bridet publie une étude<sup>7</sup> remarquable en 1861. Des documents étaient déjà obligatoires sur les passerelles dont les fameuses *Admiralty notices to mariners* mentionnant les tempêtes tropicales. Hormis le manuel *The sailor's horn Book for the law of storms* (de 1848, réactualisé en 1876) de l'auteur surnommé qui faisait référence pour la navigation en zone tropicale, on peut noter une étude<sup>8</sup> très approfondie détaillant les manifestations de cyclones tropicaux parue en 1888. Le phénomène était donc déjà clairement établi et documenté lors de l'écriture du roman. Il est d'ailleurs saisissant de constater la faible évolution dans la représentation graphique à disposition des marins entre 1848 et aujourd'hui.

Les représentations des demi-cercles d'un cyclone au cours du siècle à disposition des marins :

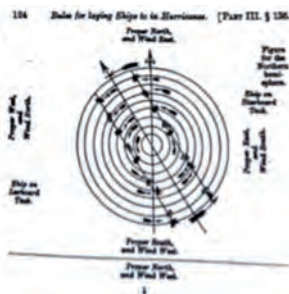


Figure issue de *The sailor's Horn-book for the law of storms* de Henry Piddington (1848, édition 1876)

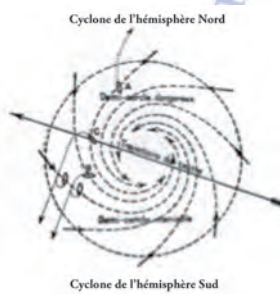


Figure Cyclones-Théorie succincte- *Prévision et manœuvre préventive*, M. Rondeleux, édition 1929, océanographique de la Marine, Gautier-Villars, p.43

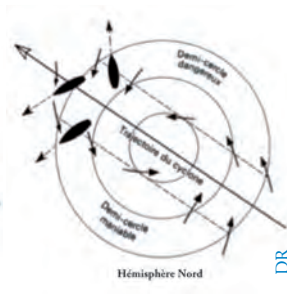


Figure issue du *Guide du navigateur* de M. Rondeleux, édition 2001, Vol. 2 p.279.

6. A publié des *Mémoires sur les tempêtes de l'Inde à partir de 1839* et *The sailor's horn Book for the law of storms* (1848)  
 7. *Étude sur les ouragans de l'hémisphère austral*, H. Bridet, Paris 1876  
 8. *Proceeding of the Royal Society of London From Nov 17, 1887, to April 1888, Vol.XLIII* London: Harrison And Son, St Martin's Lane.

Le demi-cercle inférieur est dit maniable car la vitesse du vent est diminuée de la vitesse de déplacement de l'œil du cyclone, « *Les vagues se propagent à contre sens du typhon et sortent rapidement de l'aire génératrice, leur hauteur est donc inférieure à celle des vagues du demi-cercle dangereux*<sup>9</sup> ».

*Les moyens d'évaluation et d'action à disposition d'un capitaine au long au cours avant 1890*

**E**n mer, le cadre juridique actuel des bonnes pratiques fut posé en 1863<sup>10</sup>. Un certain nombre de règles permettaient d'éviter les collisions en situation rapprochée, mais également de contribuer « à faire naître ou à renforcer l'état d'esprit indispensable au navigateur, novice ou expérimenté, pour bien exercer les fonctions de responsable de quart<sup>11</sup> ». Nous relèverons une règle concernant la responsabilité : « ...aucune disposition...ne saurait exonérer...son capitaine...d'une négligence quelconque<sup>12</sup>... ».

L'auteur nous précise que l'obtention du brevet de capitaine au long cours « *par une loi votée par le parlement*<sup>13</sup> » est conditionnée par les réponses apportées à « *quelques questions simples sur les vents tourbillonnaires tels que ouragans, cyclones et typhons*<sup>14</sup> ».

On peut penser dès lors, que les réponses attendues par les examinateurs de l'époque sont, pour le moins, celles proposées par Henry Piddington en 1848 sur la nécessité de conserver une route dans le demi-cercle maniable. Par conséquent, les connaissances sur les typhons étaient supposées acquises par tous les détenteurs du brevet de capitaine au long cours dont Mac Whirr était nécessairement titulaire.

Concernant les évolutions météorologiques et le risque de dépression, l'instrument le plus important était le baromètre, l'auteur y fait référence à plusieurs reprises<sup>15</sup>, bien que des études sur les différentes formes de nuages permettaient déjà d'évaluer le système dépressionnaire.

9. *Idem*, Vol 2 p. 278

10. « *Un code naquit en 1863 date à laquelle la Grande-Bretagne et la France adoptèrent des règles uniformes* », Préface R. Hervieu p.3, Les règles de barre et de Route. Bibliothèque de l'institut Français d'aide à la formation professionnelle maritime.

11. Préface R. Hervieu Professeur général de l'enseignement maritime p.3, Les règles de barre et de Route. Bibliothèque de l'institut Français d'aide à la formation professionnelle maritime, Édition 1988

12. Règle numéro 2 Colreg 76

13&14. Typhon édition Flammarion p. 53

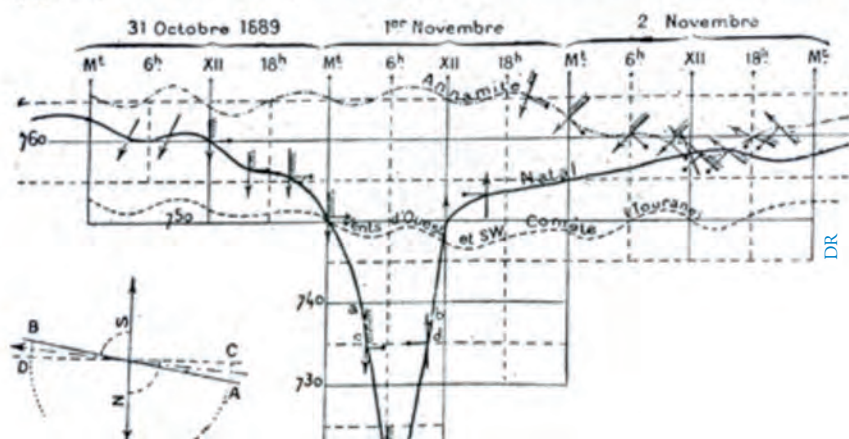
15. *Idem*, p.54, p. 60, p.65





Observation barométrique du même ordre que celle observée à bord du *Nan-shan*.

*Typhon du 1<sup>er</sup> novembre 1889 (Natal, Hong-Kong à Saïgon) (fig. 25). — Le Natal part le 30 octobre à midi de Hong-Kong, un*



Relevé barométrique d'un typhon : fig. Cyclones-Théorie succincte- Préviation et manœuvre préventive, M Rondeleux, Édition 1929, Gautier-Villars, p.88

### Les éléments factuels fournis au cours du roman

Joseph Conrad, nous donne des détails sur le positionnement et la situation du *Nan-shan* : « Je me demande d'où nous vient cette saleté de houle, demanda Jukes à voix haute en se rétablissant après une embardée. - Nord-Est, grogna le toujours littéral Mac Whirr<sup>16</sup> ». On sait que « Venant du sud, le *Nan shan* faisait route vers le port ouvert de Fou-Tchéou<sup>17</sup> », par conséquent le navire est encore dans le demi-cercle maniable. Puis la houle se creuse, le *Nan-shan* semble prendre un coup de roulis de 40 degrés ; « formant un angle de 40 degrés, resta un moment suspendu sur son inclinaison, avant de reprendre lentement sa position normale.<sup>18</sup> ».

Les observations météorologiques confirment la présence du typhon, « Au nord, un épais banc de nuages d'une sinistre teinte olivâtre fit son apparition : il se tenait immobile, au ras des flots, tel un obstacle dressé sur la route du navire<sup>19</sup> ». Ces nuages sont des *pannus* ou *scud* (*Stratocumulus under deck*), sortes de nuages très bas et très sombres accompagnant généralement les cyclones<sup>20</sup>.

La situation continue de se dégrader. Jukes note dans le journal de bord : « Houle de plus en plus forte. Navire à la peine... Baromètre toujours à la

16. Typhon, Édition GF- Flammarion, p.55

17. *Idem*, p.38

18. *Idem*, p. 57

19. *Idem*, p. 59

20. Conrad réitérera cette observation dans le *Miroir de la mer en 1906*, p.136 : « La couleur olivâtre des nuages d'ouragan présente un aspect particulièrement effrayant. »

*baisse*<sup>21</sup>. » Puis un peu plus loin, Jukes prévient Mac Whirr : « *La houle empire capitaine* ». Jukes finit par proposer au capitaine de « *mettre le bateau face à la houle* ». La réponse est sans appel ; « *Cap à l'est ?...mais c'est nous dérouter de plus de quatre quarts*<sup>22</sup> ... ». Nous apprenons au passage que le navire fait route au 40<sup>23</sup>, ce qui est cohérent avec l'orientation de la côte dans le détroit de Formose. Les typhons se déplaçant généralement d'Est en Ouest, le *Nan-shan* est toujours dans le demi- cercle maniable.

Alors que Jukes cherchait le commandant pour lui proposer d'épauler la houle, « *Mais quand il ouvrit la porte de la chambre des cartes, Il vit Mac Whirr debout en train de lire un livre*<sup>24</sup> ». Quel est le livre consulté par Mac Whirr alors que le typhon se rapprochait dangereusement ? On apprendra par la suite, qu'il s'agit d'un manuel ouvert au chapitre tempête, il est également possible que le commandant consultât les *Admiralty notices to mariners*, un traité de manœuvre ou moins probablement, une publication scientifique parue en 1888<sup>25</sup>.

Sans énumérer les détails de la manœuvre qui n'est pas le sujet de notre propos, on peut considérer qu'un navire « *faisant face au vent, l'observateur a le centre du cyclone à dix quarts environ (110 degrés) sur sa droite*<sup>26</sup> ». J. Conrad par la voix de Mac Whirr nous fait part de sa connaissance de cette donnée primordiale : « *il est écrit (dans le manuel) que le centre de ces machins est à huit quarts par rapport au vent*<sup>27</sup> ». La différence de 20 degrés<sup>28</sup> avec les manuels d'aujourd'hui est relative, et ne modifie en rien la compréhension du phénomène et sa manœuvre d'évitement.

« *L'accalmie durait déjà depuis plus d'un quart d'heure*<sup>29</sup> » ; le lecteur initié comprend que le *Nan-shan* est dans l'œil du typhon et que le pire reste à venir. Le navire bascule dans le demi-cercle dangereux quand l'auteur renonce à trouver les mots. Nous entrons maintenant dans le domaine de l'indicible. La tempête est une sensation que « *la vie ne nous connaît pas et que dès lors la moitié des mots dont nous nous servons n'ont aucun sens*<sup>30</sup> », nous dira Conrad dans le « cœur des ténèbres ».

21. *Idem*, p.60

22. *Idem*, p.64

23. *En navigation un quart est 11,25 degrés donc quatre quarts (4x11,25) équivaut à 45 degrés. Le Cap à l'est est au 90 degrés, Jukes arrondi les quatre quarts (45) à 50 degrés. Donc 90-50, le navire a une route au 40 degré.*

24. *Typhon édition Flammarion p.63.*

25. *Proceeding of the Royal Society of London From Nov 17, 1887, to April 1888, Vol.XLIII London: Harrison And Son, St Martin's Lane*

26. « *Guide du Navigateur, Service Hydrographique Et Océanographique de la Marine* » Édition 2001, Vol. 2 p.279

27. *Idem*, p.66

28. *Huit quarts : 8x11,25=90 degrés*

29. *Idem* p.123

30. *J. Conrad, Au cœur des ténèbres, GF Flammarion, p.72*



## *Le commandant Mac Whirr, ses motivations, sa décision...*

Mac Whirr ayant réussi son examen de capitaine au long cours, il est acquis que la base théorique des cyclones tropicaux ne lui était pas étrangère. L'examen de capitaine au long cours était loin d'être une formalité<sup>31</sup>, certains calculs de trigonométrie sphérique nécessaires à l'établissement des points d'étoiles pouvaient être compliqués. On peut penser que si Mac Whirr a effectué des calculs élaborés, alors le positionnement dans deux demi-cercles n'était pas d'une complexité infranchissable pour lui. Cependant, mon intime conviction me porte à penser que Mac Whirr a gardé en mémoire, au *minima*, le positionnement dans les demi-cercles. L'auteur, nous précise néanmoins qu'« *il n'en avait gardé aucun souvenir* », même si cette précision est surprenante, en tout état de cause, Mac Whirr avait les capacités intellectuelles (scolaires) pour se remémorer rapidement la simplicité des deux demi-cercles évoqués précédemment dans le manuel qu'il tenait dans ses mains. Il lui suffisait de lever la tête pour voir la direction du vent. Conrad insiste avec un semblant d'ironie ; « *Il s'était perdu parmi les demi-cercles*<sup>32</sup> ... ». On peut s'interroger si c'était le fait d'une intention, d'une subite paresse intellectuelle ou d'un stress inhibiteur face à la furie de la mer. La thèse de la stupidité de Mac Whirr, relevée par Jukes à la fin du roman<sup>33</sup>, ne m'apparaît pas flagrante. Jukes dont la mauvaise foi semble évidente, ne peut nier la réussite de l'expédition et de son commandant.

Il est raisonnable de conclure que Mac Whirr, « *premier marin réel qu'ait dépeint Conrad*<sup>34</sup> », avait les données et les connaissances nécessaires pour éviter le typhon dans sa partie la plus dangereuse. On peut s'interroger, si au-delà de sa supposée stupidité, ce n'est pas davantage consciemment qu'il choisit d'écarter les connaissances reconnues de H. Piddington pour défier les éléments au péril de son expédition.

## *Mac Whirr : de l'obscurité à la lumière...*

Monsieur Walieszewski (1849-1935), premier critique<sup>35</sup> Français des romans de Conrad écrit en 1903 ; « *Les officiers anglais, dont M. Conrad nous fait faire la connaissance, généralement aussi intelligents que vigoureux et fermes, se montrent, par contre, à une ou deux exceptions près, invariablement honnêtes et invariablement héroïques, même quand ils sont stupides, comme le capitaine*

31. J. Conrad le savait bien... Après un premier échec, J. Conrad dû passer l'examen une deuxième fois pour obtenir le « certificate of master » en 1886, après un long parcours graduel de différents brevets : « deuxième lieutenant » obtenu en 1880, puis brevet de « premier lieutenant » en 1884 : cité dans : Le monde selon Joseph Conrad, Maya Jasanoff, Édition Albin Michel p.114 : l'information est tirée de Cornwall-Jones, British Merchant service.

32. Typhon, Édition GF- Flammarion, p. 65

33. Idem, p. 139 ; « ... il s'en est très bien tiré, pour quelqu'un d'aussi stupide. »

34. Typhon, Édition GF- Flammarion, Préface Marc Porée, p.30

35. Lettres Françaises, Édition de la Nouvelle Revue Française, Introduction G. Jean-Aubry, p.22



DR

du Nan-shan dans Typhoon<sup>36</sup> ». D'un point de vue maritime et à nouveau, la prétendue stupidité de Mac Whirr ne m'apparaît pas comme une caractéristique particulièrement notable, pas plus que l'héroïsme, provoqué par les circonstances.

Si les mouvements incontrôlés du *Nan-shan* ont heurtés, fracassés les corps des marins, ils ont, semble-t-il, permis de replacer chaque marin dans sa fonction en respectant la hiérarchie du bord. C'est un thème qu'on retrouve dans *Lord Jim* : « ... ces coups de la mer, qui font éclater au grand jour la valeur intime d'un homme... et révèlent à lui-même autant qu'aux autres... la vérité profonde cachée sous ses apparences. »<sup>37</sup>

Jukes, personnage davantage subtile en début de roman, semble perdre pied au fil du cyclone alors que Mac Whirr, le commandant, qui a provoqué (consciemment ou pas) la confrontation avec les éléments, prend une dimension charismatique et humaine insoupçonnée : il « fallait faire ce qui était juste pour tous<sup>38</sup> ».

Joseph Conrad par l'action (ou l'inaction) de Mac Whirr a permis aux éléments de nous révéler l'âme et la force des personnages. C'est par la seule volonté de Mac Whirr, en gardant obstinément son cap, que l'humanisme de Conrad se dévoile sans être entravé par des connaissances ou de la littérature.

### Enfin...

D'un point de vue de navigant, la compétence professionnelle de Mac Whirr est pour le moins discutable, mais sa tenue au plus fort de la tempête nous a révélé un marin de qualité pourvu d'une humanité réconfortante.

Mac Whirr, avait-il conscience de sa propre médiocrité professionnelle ce qui, on en conviendrait, serait un signe d'intelligence indiscutable ? Avait-il le désir de se révéler à lui-même à la faveur de ce typhon, d'aller chercher sa vérité dans l'œil du cyclone. Les questions restent ouvertes...

Mac Whirr appartient, avant tout, à cette grande famille des gens de mer, personnage plus complexe qu'un stupide et moins héroïque qu'un héros. Un homme constant et instinctif, qui malgré lui (ou pas) a livré un combat titanesque avec les éléments en gardant le cap.

36. Revue des revues, *Édition du 15 décembre 1903*, p.738

37. *Lord Jim*, NRF, Gallimard, p.87

38. *Typhon*, Édition GF- Flammarion, p.124